

Estudo aponta impactos do Corredor de Exportação

AJ02635

Cristina D'Avila

Um estudo técnico do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) indicou três áreas na região da Grande Vitória que vão sofrer os maiores impactos do Corredor de Exportação Centro-Leste quando este estiver funcionando a toda carga. A principal delas é a região do Contorno. O trabalho cita possíveis impactos para a região e propõe medidas de controle para evitar a saturação do ar por mais poluição, problemas com dejetos industriais, ocupações desordenadas por possíveis invasões e desrespeito ao meio ambiente.

O documento, intitulado "Corredor Centro-Leste: prováveis impactos na Grande Vitória", mostra que as áreas localizadas em Tubarão, Capuaba e na estrada do Contorno serão as mais atingidas pelo Corredor. O estudo preliminar visa a auxiliar as decisões do Governo do Estado para ordenar os impactos e evitar que se repitam os erros verificados a partir da década de 70 com a instalação dos grandes projetos no Espírito Santo, segundo a coordenadora de Ações Básicas do IJSN, Carmem Edy Loss Casotti.

Tubarão

As 94 laudas do trabalho foram divididas em quatro partes: 1ª) A lógica do Corredor de transporte Centro-Leste; 2ª) A realidade atual do Corredor; 3ª) Impactos do Corredor e 4ª) Propostas de intervenção — sugestão de novos estudos. Os autores são os economistas Marcos Benevenuto Neves, Renato de Castro Gama, Ana Luíza Fregonazzi Botéchia e Maria da Penha Cossetti, além do urbanista Carlos Teixeira de Campos Júnior. Eles gastaram oito meses para concluí-lo.

A seleção das áreas de impacto ocorreu, segundo os técnicos, em função dos investimentos que estão acontecendo de forma localizada, decorrente do Corredor e de suas manifestações que tendem a ultrapassar os territórios onde ocorrem estes investimentos. Não foram abordados possíveis efeitos que venham ocorrer ao longo da ferrovia no interior do Estado.



A intensificação do transporte de cargas através de ferrovia pode causar impactos ambientais em bairros

A área da Companhia Vale do Rio Doce, em Tubarão, foi selecionada porque é o extremo da Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM). Essas atividades tendem a se ampliar à medida que aconteçam mudanças institucionais nas regras dos serviços portuários e investimentos na sua melhoria.

A área da estrada do Contorno foi indicada pelos técnicos devido aos investimentos e esforços para a construção do TIMS — Terminal Industrial Multimodal da Serra ou um porto seco. O terminal estende-se por 268,4 hectares numa área desapropriada pela Prefeitura da Serra na estrada do Contorno, entre os trilhos da EFVM e a rodovia.

Capuaba e Contorno

Uma segunda área, Capuaba, foi escolhida em razão da possibilidade de que esse sistema portuário já vem oferecendo à viabilização do Corredor. Como exemplo, foram citados no estudo: as exportações de grãos realizadas por um pool de empresas; as atividades da Rhodes na importação e distribuição de

malte via Corredor, além das exportações que já vinham ocorrendo por Capuaba, utilizando a EFVM. Essas atividades tendem a se ampliar à medida que aconteçam mudanças institucionais nas regras dos serviços portuários e investimentos na sua melhoria.

Os técnicos acreditam que os efeitos do TIMS são capazes de atingir espaços maiores. Na área do Contorno, localizada na zona rural, há a expectativa de parte de sua extensão ser urbanizada e o terminal pode acelerar isto.

Os economistas Renato de Castro, Ana Maria Botéchia e Marcos Benevenuto afirmaram que o Corredor hoje está consolidado. Eles, porém, consideram como "absolutamente desconhecido" o nível de impulso, do volume de transporte de carga do Corredor para os próximos cinco e 10 anos. Eles destacaram que todos os esforços estão sendo feitos para que o fluxo de cargas seja aumentado, mas a dimensão em que ocorrerá a movimentação do Corredor vai depender da competitividade dos portos capixabas na disputa com os de São Paulo e do Rio Grande, no Sul — onde estão sendo feitos investimentos — quanto ao valor do frete, vantagens fiscais, entre outros. Segundo eles, até o momento ainda não foi definido nenhum investimento industrial no Estado ao ponto de se poder afirmar quantas empresas novas viriam para cá. A crise econômica, neste aspecto, é um empecilho, admitem.

Foto de Chico Guedes

Danos podem ser evitados

Os impactos provenientes do funcionamento do Corredor de Exportação, quando estiver com toda sua capacidade, poderão ser catastróficos para a região da Grande Vitória no futuro, se o Governo do Estado não adotar medidas para evitá-los. Os técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves indicam como problemas a oferta de água para atender a grandes consumidores, possíveis invasões de áreas, não-preservação dos manguezais e de zonas com vegetação em extinção até a saturação do ar atingir índices de poluição inaceitáveis.

Na área de Tubarão, o estudo observa que "se deve atentar para a disponibilidade de água para atender a grandes consumidores". Os possíveis impactos gerados a partir desta área serão, de acordo com os técnicos, aqueles provenientes dos efeitos da implantação de indústrias que não usam "tecnologia limpa", caso não se observem seus efeitos poluidores.

Rimas Os despejos industriais também podem ser problema na área de Tubarão. O mesmo ocorre diante da possibilidade de um aumento dos fluxos viários, principalmente se provocados por veículos rodoviários. Para conter impactos dessa ordem, existem instrumentos que permitem ao poder público estabelecer algumas condições mínimas para a instalação de indústrias. É o caso dos Rimas (Relatórios de Impacto Ambiental). Isso porque o plano de ocupação territorial está sob controle da Vale.

Em Capuaba, o estudo prevê um aumento das pressões para ocupação das áreas próximas ao porto. Elas seriam ocupadas para abrigar novos pátios de estocagem de cargas, a construção de outros armazéns e silos, a instalação de empresas prestadoras de serviços de apoio às atividades portuárias, melhorar o sistema de circulação viário e até para uso industrial.

O problema é que as áreas disponíveis para expansão das atividades do porto de Capuaba são limitadas. Além do atual espaço, em Atalaia — à esquerda da via de acesso da Avenida Carlos Lindenberg ao porto —, está a área destinada à expansão das funções portuárias. Ocupações fora dessa zona trarão danos porque o manguezal,

embora esteja separado pela rodovia, faz limite com essa área.

Invasões

A ocupação do lado esquerdo da rodovia está sujeita à transformação de uso. No local, há invasões. Com a valorização proveniente das atividades portuárias próximas, os que vivem lá correm o risco de "expulsão". Com o mangue invadido, isto acabará se tornando mais motivo de pressão pela área porque não existirão maiores restrições à sua ocupação.

Outro tipo de impacto abordado pelo estudo é referente à possibilidade de a poluição gerada pela estocagem e movimentação de determinadas cargas atingir moradores próximos da área hoje destinada à expansão portuária. A fiscalização constante para proteger de invasões as áreas de mangue foi sugerida.

Na estrada do Contorno, a maior limitação em termos de infraestrutura é decorrente da falta de fornecimento d'água para se atender a alguns lugares, o que poderia ser problema, ressalta o estudo, no caso de um grande consumidor depender exclusivamente da oferta do serviço público.

A expansão recente da zona urbana em direção à estrada do Contorno, da Ceasa ao trevo de Carapina, foi apontada pelo estudo como a existência de pressão populacional para ocupar essas áreas, modificando seu uso, de rural para urbano. A intenção do Grupo Paraibuna Metais de implantar uma indústria de chumbo na área é um exemplo disto. A empresa já adquiriu propriedade para este fim, a fazenda Bom Retiro, e apresentou seu Rima ainda sem parecer final pelo poder público.

Mangue

Os estudos mostram impactos positivos e negativos nesta terceira área. Primeiro porque reforçam e valorizam o local com qualidades excepcionais em termos de infraestrutura para a indústria, trazendo novas possibilidades de investimentos, diz o estudo. E negativos porque aceleram o processo de transformação de seu uso, de rural para urbano, sem a definição de nenhum critério para sua ocupação. Isto deve atrair invasões.